

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucksache 16/2231

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Finanzausgleichsgesetzes

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen:

A.

Dem Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucksache 16/2231 – mit folgenden Änderungen zuzustimmen:

I. In Artikel 1 Nummer 4 (§§ 14 bis 18) wird § 16 Absatz 4 wie folgt geändert:

- a) Das Wort „Mindereinnahmen“ wird durch die Wörter „nicht gedeckten Kosten oder Verluste“ ersetzt.
- b) Nach den Wörtern „zu verwenden“ werden die Wörter „und vollständig an die Verkehrsunternehmen zu verausgaben“ eingefügt.

II. Artikel 1 Nummer 4 (§§ 14 bis 18), § 17 wird wie folgt geändert:

In § 17 Abs. 2 wird das Wort „anzuhören“ durch die Wörter „im Rahmen einer Anhörung zu beteiligen“ ersetzt.

B.

Die Landesregierung zu ersuchen,

1. vor dem Hintergrund des zunehmenden Wettbewerbs im ÖPNV-Markt gemeinsam mit den betroffenen Verbänden der Verkehrsunternehmen und der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger parallel zur Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung ein Bündnis für den Mittelstand im ÖPNV zu initiieren,
2. in diesem Bündnis geeignete Maßnahmen zur Gestaltung des ÖPNV-Marktes in Baden-Württemberg zu entwickeln und zur Umsetzung zu bringen, die dem Mittelstand in der Branche auch unter den Bedingungen eines zunehmenden Wettbewerbs eine erfolversprechende Zukunftsperspektive bieten,
3. dabei insbesondere auch folgende Ansatzpunkte zu verfolgen:
 - Sicherung der Möglichkeiten einer eigenwirtschaftlichen Verkehrsgestaltung auf Basis des gesetzlichen Rahmens,
 - mittelstandsfreundliche Gestaltung der Linienbündel,
 - Sicherstellung transparenter und fairer Verfahren im Genehmigungswettbewerb durch landeseinheitliche Verfahrensregelungen für die Genehmigungsbehörden,
 - Prüfung der praktischen Möglichkeiten für Direktvergaben an kleine und mittlere Unternehmen,
 - Entwicklung von Leitlinien für die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von Vergabeverfahren,
 - eine verbesserte Durchsetzung der gesetzlichen Tariftreuepflicht für gute Arbeitsbedingungen und Qualität im ÖPNV und zur Absicherung der tarifgebundenen mittelständischen Unternehmen.

27. 09. 2017

Der Berichterstatter:

Martin Rivoir

Der Vorsitzende:

Karl Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr behandelt den Gesetzentwurf der Landesregierung – Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Finanzausgleichsgesetzes –, Drucksache 16/2231, in seiner 10. Sitzung am 27. September 2017.

Der Vorsitzende weist darauf hin, zur Beratung lägen der Änderungsantrag der Abg. Bernd Gögel u. a. AfD (*Anlage 1*), der Änderungsantrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU (*Anlage 2*) sowie der Entschließungsantrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU (*Anlage 3*) vor.

Allgemeine Aussprache

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr legt dar, zur Erarbeitung des umfangreichen Gesetzentwurfs seien intensive Verhandlungen mit allen Beteiligten und Betroffenen geführt worden, bei denen die unterschiedlichen Interessenlagen der Wirtschaft und der kommunalen Seite, Fragen der finanziellen Ausstattung sowie sehr viele komplexe Detailfragen eine Rolle gespielt hätten. Zu Beginn der

Legislaturperiode habe sich die Landesregierung mit den kommunalen und den privaten Interessenträgern auf ein Eckpunktepapier verständigen können, das Basis des nun vorliegenden Gesetzentwurfs sei.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens seien eine Reihe von weiteren Wünschen und Vorstellungen geäußert worden, die noch zu inhaltlichen Veränderungen gegenüber dem Anhörungsentwurf geführt hätten.

Wesentliche Neuerung sei, dass in einem zweistufigen Verfahren vorgegangen werden solle. In einem ersten Schritt würden die Mittel in der Höhe, wie sie bislang direkt vom Land zu den Unternehmen geflossen seien, den jeweiligen Landkreisen zugeleitet. Dadurch werde die Verantwortung, auch die Finanzverantwortung, der kommunalen Seite gestärkt. Im zweiten Schritt werde das Mittelvolumen von 200 Millionen € auf 250 Millionen € aufgestockt, wobei die zusätzlichen Mittel jeweils zur Hälfte vom Land und von der kommunalen Seite aufgebracht würden. Die erhöhten Mittel würden über einen neuen Verteilschlüssel ausgereicht, dessen Kriterien im Grundsatz im Gesetz definiert seien. Die Umsetzung des zweiten Schritts, die noch in der laufenden Legislaturperiode erfolgen solle, werde eine weitere große Herausforderung darstellen, die noch weitere Verhandlungen mit der kommunalen Seite und den Unternehmen in den nächsten ein bis zwei Jahren erforderlich mache, um zu einer guten Entscheidung zu kommen.

Eine Abgeordnete der Fraktion GRÜNE äußert, die Landesregierung habe in einem guten Beteiligungsprozess alle Betroffenen einbezogen und mit dem vorliegenden Gesetzentwurf einen zukunftssträchtigen Weg eingeschlagen. Der größte Schritt sei die schrittweise Anhebung der Mittel für den ÖPNV auf zusätzlich 50 Millionen € pro Jahr. Die fehlende Dynamisierung der Mittel seit dem Jahr 2000 habe dazu geführt, dass der ÖPNV nicht mehr kostendeckend betrieben werden könne. Die vorgesehene Erhöhung sei für die Gewährleistung eines guten ÖPNV in Stadt und Land notwendig.

Eine Abgeordnete der Fraktion der CDU führt aus, es sei erfreulich, dass nach einem langwierigen und schwierigen Prozess nun mit dem vorliegenden Gesetzentwurf eine Nachfolgelösung für die Verteilung der Mittel nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes gefunden worden sei.

Bekanntermaßen sei die Kommunalisierung nicht der bevorzugte Weg der CDU gewesen. Das Anliegen ihrer Fraktion, dass alle Beteiligten in den Prozess eingebunden würden und sowohl die Interessen der kommunalen Seite als auch die Interessen der privaten Unternehmen im Gesetz angemessen aufgegriffen würden, sei jedoch erfüllt. Insofern liege ein abgestimmtes Konzept zur Entscheidung vor. Die von den Regierungsfractionen eingebrachten Anträge rundeten das Ganze ab.

In dem Bewusstsein, dass die mittelständischen Busunternehmen das Rückgrat des ÖPNV vor allem im ländlichen Raum seien und ein wichtiger Arbeitgeber in Baden-Württemberg seien, hätten Grüne und CDU mit der Einbringung des vorliegenden Entschließungsantrags Wert darauf gelegt, dass ein Bündnis für den Mittelstand im öffentlichen Personennahverkehr geschlossen werde, um den in diesem Bereich tätigen mittelständischen Unternehmen die Zukunft zu sichern.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP bringt vor, seine Fraktion habe mehrfach darauf hingewiesen, dass sie eine Kommunalisierung vor allem in der Form, wie sie im Gesetzentwurf geregelt sei, für äußerst problematisch halte. Zwar sei die vorgesehene Mittelserhöhung ab 2021 positiv zu bewerten, jedoch sei hinsichtlich der Umsetzung noch vieles unklar. Hierdurch würden viele mittelständische Unternehmen über die weitere Entwicklung im Unklaren gelassen.

Zwar solle über den vorliegenden Entschließungsantrag von Grünen und CDU ein Bündnis für den Mittelstand im öffentlichen Personennahverkehr initiiert werden. Dennoch vermisse er dort den Willen, wirkliche Mittelstandsförderung zu betreiben. Das Gesetz zur Mittelstandsförderung vom Dezember 2000 ließe seines Erachtens viel deutlichere Vorgaben zu, beispielsweise den Erlass allgemeiner Vorschriften für die Aufgabenträger. Denn es sei davon auszugehen, dass von den Landkreisen auch Leistungen ausgeschrieben würden, was sicherlich für mittelständische Busunternehmen im Land zur Existenzfrage werde. Der vorliegende Entschließungsantrag enthalte hierzu eher „Prosa“ anstatt konkrete Regelungen.

Der vorliegende Gesetzentwurf enthalte keine klaren Kriterien zur Mittelverteilung. Auch der Pakt für den Mittelstand hätte sich in einer gesetzlichen Regelung wiederfinden müssen. Zudem sei an mehreren Stellen des Gesetzentwurfs eine Regelung auf dem Verordnungsweg vorgesehen, sodass der Landtag dort wenig Mitspracherecht habe. Aus den genannten Gründen könne die FDP/DVP-Fraktion dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht zustimmen.

Ein Abgeordneter der Fraktion der SPD trägt vor, zu dem Gesetzentwurf gebe es noch eine Reihe offener Fragen. Unklar sei etwa, warum es nicht unmittelbar zu einer Erhöhung der Mittel für den ÖPNV komme. Auch wenn die Kommunen aktuell noch keine Kofinanzierung ermöglichen könnten, könnte im ersten Schritt zumindest das Land schon zusätzliche Mittel bereitstellen. Zudem stelle sich die Frage, weshalb keine Dynamisierung der Mittelzuweisung wie bei den Regionalisierungsmitteln vorgesehen sei.

Fraglich sei ferner, warum ein Rechtsanspruch für die kleinen und mittelständischen Unternehmen, wie er in dem Entschließungsantrag angedeutet werde, nicht direkt im Gesetzentwurf verankert sei.

Die SPD-Fraktion könne dem vorliegenden Entschließungsantrag, auch wenn dieser noch etwas konkreter sein könnte, sowie dem Entschließungsantrag von Grünen und CDU, der quasi die Konsequenz hieraus sei, zustimmen. Zu dem Gesetzentwurf selbst werde sich die SPD-Fraktion der Stimme enthalten.

Die Abgeordnete der Fraktion GRÜNE merkt an, sie finde es schade, dass seitens der FDP/DVP den Landkreisen ein Stück weit unterstellt werde, dass diese nicht in der Lage seien, eine gute Lösung sowohl für die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV als auch für die mittelständischen Unternehmen vor Ort zu erreichen. Sie habe durchaus das Zutrauen, dass den Landkreisen dies gelinge. Denn diese seien daran interessiert, dass es den mittelständischen Unternehmen vor Ort gut gehe und die Arbeitsplätze dort erhalten blieben.

Der vorliegende Entschließungsantrag von Grünen und CDU sehe durchaus konkrete Maßnahmen wie z. B. eine mittelstandsfreundliche Gestaltung der Linienbündel, Möglichkeiten für Direktvergaben und Leitlinien für die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von Vergabeverfahren vor.

Ein Abgeordneter der Fraktion der AfD vergewissert sich, ob bereits in den Jahren 2018 und 2019 50 Millionen € zusätzlich für den ÖPNV zur Verfügung stünden oder ob die Anhebung, wie ursprünglich geplant, erst zu einem späteren Zeitpunkt statfinde.

Weiter bringt er vor, er gehe davon aus, dass sich der Verteilschlüssel für die künftige Mittelvergabe prozentual an der seitherigen Ausschüttung orientiere. Die Regelung, wonach 1 % der jährlichen Zuweisungen zur Finanzierung von Verwaltungskosten vorgesehen seien, könne jedoch nicht in allen Fällen zur Deckung der realen Verwaltungskosten führen. Die in dem Änderungsantrag der AfD vorgesehene Regelung solle sicherstellen, dass alle Aufgabenträger durch die Zuweisungen ihre Verwaltungskosten decken könnten. Ansonsten wäre zu befürchten, dass die Kommunen ihre Haushalte auf andere Weise zu entlasten versuchten, etwa indem sie durch Ausschreibung nach günstigeren Anbietern suchten.

Der Abgeordnete der Fraktion der FDP/DVP hebt hervor, bisher sei die Vergabe der Mittel nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes Grundlage für die eigenwirtschaftliche Tätigkeit der Busunternehmen. Wenn hierzu jedoch künftig keine entsprechenden Regelungen getroffen würden, drohe ein Abgleiten in die Gemeinwirtschaftlichkeit.

Es wäre relativ einfach, seitens des Landes eine einheitliche Vorgabe zu machen, wonach die Kommunen durch entsprechende Regelungen dafür sorgen müssten, dass die Eigenwirtschaftlichkeit erhalten bleibe. Ohne eine einheitliche Vorgabe drohe die Gefahr, dass Busunternehmer, die in mehreren Landkreisen ihre Leistungen anböten, jeweils unterschiedliche Anforderungen zu erfüllen hätten.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU bemerkt, sie finde es schade, dass das im Entschließungsantrag geforderte Bündnis für den Mittelstand im öffentlichen Personennahverkehr, das seitens der mittelständischen Busunternehmen begrüßt werde, nicht die volle Unterstützung der SPD finde.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion der SPD stellt klar, seine Fraktion werde dem Entschließungsantrag sowie dem Änderungsantrag von Grünen und CDU zustimmen, werde sich aber bei der Abstimmung über den Gesetzentwurf der Stimme enthalten, da nach Auffassung der SPD-Fraktion schon jetzt mehr Geld für den ÖPNV bereitgestellt werden sollte.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU erwidert, vor dem Hintergrund, dass in der letzten Legislaturperiode eine Lösung daran gescheitert sei, dass der damalige SPD-Finanzminister nicht bereit gewesen sei, zusätzliche Mittel bereitzustellen, sei die nun vorgebrachte Begründung der SPD, die jetzt vorgesehene Finanzierung sei nicht ausreichend, schwer nachvollziehbar.

Der Abgeordnete der Fraktion der SPD entgegnet, die aktuelle Haushaltslage sei wesentlich besser als die Haushaltslage vor fünf Jahren. Im Übrigen wirke sich die in dem Gesetzentwurf enthaltene Finanzierungsregelung zulasten Dritter aus, da der vorgesehene Mittelaufwuchs erst in der nächsten Legislaturperiode des Landtags wirksam werde.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr trägt vor, ursprünglich habe die Landesregierung beabsichtigt und in den Diskussionen mit den Interessenträgern vorgeschlagen, in einem Schritt vorzugehen. Es sei jedoch expliziter Wunsch sowohl der kommunalen Seite als auch der privatwirtschaftlichen Seite gewesen, in Etappen vorzugehen. Die Landesregierung habe sich hierauf eingelassen, woraufhin das zweistufige Verfahren in das Eckpunktepapier und in den Gesetzentwurf aufgenommen worden sei. Ein solches Vorgehen sei aufgrund der komplexen Gemengelage auch sinnvoll.

Zum Verteilschlüssel sei im Gesetzentwurf festgelegt, dass dieser raumstrukturelle, auf den öffentlichen Personennahverkehr bezogene und leistungsbezogene Parameter berücksichtige. In der Gesetzesbegründung sei dies noch konkreter gefasst.

Aufgrund des Mittelaufwuchses habe in den Gesprächen die Zusage getroffen werden können, dass kein Landkreis finanziell schlechtergestellt sein werde und die Landkreise in der Regel sogar bessergestellt seien als bisher. Dies habe letztlich zur Konsensbildung geführt.

Er halte es für eine gute Entscheidung, zur Umsetzung der 1-%-Regelung für die kommenden drei Jahre jeweils insgesamt rund 2 Millionen € für Verwaltungskosten zur Verfügung zu stellen. In den folgenden Jahren müssten die Verwaltungskosten aus dem Mittelaufwuchs bestritten werden.

Aus Sicht der Privatwirtschaft sei es entscheidend gewesen, dass auch zukünftig die in das System fließenden Gelder an die privaten Unternehmen gingen und keine Gelder für sonstige kommunale Aufgaben zweckentfremdet würden. Dies sei im Gesetzentwurf festgelegt und werde durch den Änderungsantrag von Grünen und CDU nochmals fixiert.

Die zusätzlichen Mittel würden ab 2021 aufwachsend auf bis zu 50 Millionen € pro Jahr bereitgestellt.

Abstimmung

Bei zwei Jastimmen beschließt der Ausschuss mehrheitlich, den Änderungsantrag der Abg. Bernd Gögel u. a. AfD (*Anlage 1*) abzulehnen.

Bei einigen Enthaltungen stimmt der Ausschuss dem Änderungsantrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU (*Anlage 2*) zu.

Bei zwei Gegenstimmen und fünf Enthaltungen beschließt der Ausschuss, dem Gesetzentwurf Drucksache 16/2231 mit den zuvor beschlossenen Änderungen zuzustimmen.

Bei einigen Enthaltungen stimmt der Ausschuss dem Entschließungsantrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU (*Anlage 3*) zu.

09. 10. 2017

Martin Rivoir

Anlage 1**zu TOP 2
10. VerKA / 27. 09. 2017****Landtag von Baden-Württemberg
16. Wahlperiode****Änderungsantrag****der Abg. Bernd Gögel u. a. AfD****zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung
– Drucksache 16/2231****Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Finanzausgleichsgesetzes**

Der Landtag wolle beschließen:

In Artikel 1 Nummer 4 wird § 18 wie folgt geändert:

Absatz 1 und Absatz 2 werden jeweils folgende Sätze 2 und 3 angefügt:

„Die jährliche Zuweisung für Verwaltungskosten der Aufgabenträger beträgt mindestens 31.300 Euro. Um bei den Aufgabenträgern gegebenenfalls einen Fehlbetrag zwischen dem für Verwaltungskosten bestimmten 1 Prozent der zugewiesenen Jahresbeträge und der Mindestzuweisung von 31.300 Euro auszugleichen, wird im Verkehrshaushalt des Landes ein Ausgabentitel in geeigneter Höhe eingerichtet.“

25. 09. 2017

Gögel, Baron, Stauch AfD

Begründung

Der § 18 des am 20. Juni 2017 von der Landesregierung dem Landtagspräsidium vorgelegten Gesetzentwurfs (Drucksache 16/2231) soll dahingehend verändert werden, dass für jeden Aufgabenträger des ÖPNV (Kommunen und Kreise) aus den jährlichen Zuweisungen des Landes zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ein zur Finanzierung von Verwaltungskosten vorgesehener konkreter Mindestbetrag gesetzlich gewährleistet wird. Dies wird durch den Gesetzentwurf der Landesregierung in der derzeitigen Form nicht gewährleistet, welcher (s. § 18) 1 Prozent der jährlichen Zuweisungen für die Finanzierung von Verwaltungskosten vorsieht. Die von der Landesregierung vorgesehene 1 Prozent-Regelung kann nicht in allen Fällen zur Deckung der realen Verwaltungskosten führen.

Die Landesregierung selbst kalkuliert in ihrem Gesetzesentwurf, der die Zusammenführung von Aufgabenverantwortung und Ausgabenverantwortung bei den Aufgabenträgern (Kommunen und Kreisen) bezweckt, als Verwaltungskosten bei den einzelnen Aufgabenträgern einen Personalmehraufwand von jeweils durchschnittlich 0,3 Arbeitskräfte im gehobenen nichttechnischen Verwaltungsdienst. Sie veranschlagt zur Finanzierung dieser Verwaltungskosten 31.300 Euro im Durchschnitt jährlich je Aufgabenträger. Diesen Mindestbetrag sollten nach An-

sicht der AfD-Fraktion alle Aufgabenträger zur Verfügung erhalten, nicht zuletzt um die Büro-Arbeitsplätze samt Software ausstatten zu können, für die infolge der gesetzlichen Neuregelung Bedarf entsteht.

Nach dem Gesetzentwurf der Landesregierung stehen den 45 Aufgabenträgern bis einschließlich 2020 jährlich insgesamt 2.006.300 Euro für Verwaltungskosten zur Verfügung. Nach dem Gesetzesentwurf der Landesregierung erhalten (Stand 12. September 2017) laut 1 Prozent-Regelung 12 Aufgabenträger zum Teil deutlich weniger als 31.300 Euro für Verwaltungskosten. Dies würde bedeuten, dass ab 2018 einzelne Aufgabenträger einen beträchtlichen Teil der realen Verwaltungskosten selber tragen und finanzieren müssen. Damit jeder Aufgabenträger mindestens 31.300 Euro erhalten kann, um reale Verwaltungskosten decken zu können, werden nach derzeitigem Stand 2018 bis 2020 jährlich zusätzlich 140.561 Euro benötigt. Für diesen Betrag wird ein Ausgabetitel im Verkehrshaushalt des Landes übergangsweise benötigt, bis die im Gesetzentwurf der Landesregierung vorgesehene Aufstockung der Landeszuweisung ab 2012 greift.

Mit der im Gesetzentwurf der Landesregierung bereits vorgesehenen Aufstockung der zugewiesenen Jahresbeiträge für Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV ab 2021 auf zusätzlich 50 Mio. Euro (2021: 16,66 Mio.; 2022: 33,33 Mio.; 2023: 50 Mio.) wird die Zahl der Aufgabenträger, die eine solche Einnahmengarantie von 31.300 Euro für ihre Verwaltungskosten benötigen, sich vermindern und möglicherweise ab 2023 völlig entfallen.

Anlage 2

**Zu TOP 2
10. VerKA / 27. 09. 2017**

**Landtag von Baden-Württemberg
16. Wahlperiode**

Änderungsantrag

**der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und
der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU**

**zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung
– Drucksache 16/2231**

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Finanzausgleichsgesetzes

Der Landtag wolle beschließen:

I. In Artikel 1 Nummer 4 (§§ 14 bis 18) wird § 16 Absatz 4 wie folgt geändert:

- a) Das Wort „Mindereinnahmen“ wird durch die Wörter „nicht gedeckten Kosten oder Verluste“ ersetzt.
- b) Nach den Wörtern „zu verwenden“ werden die Wörter „und vollständig an die Verkehrsunternehmen zu verausgaben“ eingefügt.

II. Artikel 1 Nummer 4 (§§ 14 bis 18), § 17 wird wie folgt geändert:

In § 17 Abs. 2 wird das Wort „anzuhören“ durch die Wörter „im Rahmen einer Anhörung zu beteiligen“ ersetzt.

26. 09. 2017

Katzenstein, Renkonen, Hentschel, Lede Abal,
Marwein, Niemann, Zimmer GRÜNE

Schreiner, Rombach, Razavi,
Dörflinger, Dr. Schütte, Schuler CDU

Begründung

I.

- a) Die Ersetzung des Begriffs der „Mindereinnahmen“ stellt sicher, dass mögliche Risiken einer Umsatzsteuerpflicht der Ausgleichszahlungen im Wege Allgemeiner Vorschriften ausgeschlossen werden.
- b) Die Ergänzung stellt klar, dass die Aufgabenträger die auf sie entfallenden Finanzmittel vollständig unter Beachtung des rechtlichen Rahmens der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im ÖPNV einsetzen müssen. Hierdurch wird verdeutlicht, dass diese Verpflichtung der Aufgabenträger nicht nur dem öffentlichen Interesse, sondern auch dem Individualinteresse zu dienen bestimmt ist.

II. Die klarstellende Änderung trägt dem Erfordernis Rechnung, die betroffenen Verkehrskooperationen und Verkehrsunternehmen vor Erlass der allgemeinen Vorschrift zu beteiligen.

Anlage 3**Zu TOP 2
10. VerKA / 27. 09. 2017****Landtag von Baden-Württemberg
16. Wahlperiode****Entschließungsantrag****der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und
der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU****zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung
– Drucksache 16/2231****Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Finanzausgleichsgesetzes****Bündnis für den Mittelstand im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

1. vor dem Hintergrund des zunehmenden Wettbewerbs im ÖPNV-Markt gemeinsam mit den betroffenen Verbänden der Verkehrsunternehmen und der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger parallel zur Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung ein Bündnis für den Mittelstand im ÖPNV zu initiieren;
2. in diesem Bündnis geeignete Maßnahmen zur Gestaltung des ÖPNV-Marktes in Baden-Württemberg zu entwickeln und zur Umsetzung zu bringen, die dem Mittelstand in der Branche auch unter den Bedingungen eines zunehmenden Wettbewerbs eine erfolgversprechende Zukunftsperspektive bieten;
3. dabei insbesondere auch folgende Ansatzpunkte zu verfolgen:
 - Sicherung der Möglichkeiten einer eigenwirtschaftlichen Verkehrsgestaltung auf Basis des gesetzlichen Rahmens,
 - mittelstandsfreundliche Gestaltung der Linienbündel,
 - Sicherstellung transparenter und fairer Verfahren im Genehmigungswettbewerb durch landeseinheitliche Verfahrensregelungen für die Genehmigungsbehörden,
 - Prüfung der praktischen Möglichkeiten für Direktvergaben an kleine und mittlere Unternehmen,
 - Entwicklung von Leitlinien für die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von Vergabeverfahren,

- eine verbesserte Durchsetzung der gesetzlichen Tariftreuepflicht für gute Arbeitsbedingungen und Qualität im ÖPNV und zur Absicherung der tarifgebundenen mittelständischen Unternehmen.

26. 09. 2017

Katzenstein, Renkonen, Hentschel, Lede Abal,
Marwein, Niemann, Zimmer GRÜNE

Schreiner, Rombach, Razavi, Dörflinger, Dr. Schütte, Schuler CDU

Begründung

Hohe Innovationskraft, gute und stabile Beschäftigungsbedingungen und örtliche Präsenz auch in der Fläche sind Markenzeichen des baden-württembergischen ÖPNV. Hieran haben die mittelständischen Busunternehmen einen sehr großen Anteil.

Durch den europäischen Rechtsrahmen und das 2013 novellierte Personenbeförderungsrecht unterliegt der ÖPNV-Markt in Baden-Württemberg einem starken Wandel mit zunehmenden wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Liniengenehmigungen im Genehmigungs- oder Ausschreibungswettbewerb. Dadurch sehen sich insbesondere die kleinen und mittleren Verkehrsunternehmen mit ihren historisch gewachsenen Bedienungsräumen zuweilen einem starken Druck ausgesetzt. Die novellierte rechtskonforme Ausgestaltung der ÖPNV-Finanzierung im Land bietet zahlreiche Chancen für eine Verbesserung des Verkehrsangebots. Um die Chancen des gewachsenen Mittelstands in diesem neuen Rahmen zu sichern, soll der vorgegebene wettbewerbliche Rahmen so gestaltet werden, dass kleine und mittlere Unternehmen eine erfolversprechende Zukunftsperspektive erhalten.

Dazu soll die Landesregierung zusammen mit den betroffenen Verbänden ein Bündnis für den Mittelstand im ÖPNV initiieren, um gemeinsam geeignete Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.